Malmö

Skeppet Öresund

Köpenhamn

Köpenhamnare beviljades tullfrihet via Malmö

Man vet att borgarna i Köpenhamn år 1275 beviljade tullfrihet för dem som "gingo sjövägen" till Malmö. Från 1522 finns en förordning i vilken stadgas att åtta edsvurna män i Köpenhamn och lika många i Malmö hade att svara för färjetrafiken mellan städerna. De skulle ta en skilling för att överföra en person och tre skillingar för en häst och en karl, allt från påsk till Mickelsmässan.

Ett sekel senare hade priset ökat till fyra skillingar per person. Vid mitten av 1600-talet började en större jakt konkurrera med de edsvurna. Denna fick dock endast befordra post och passagerare. Godstransporterna skulle alltjämt handhas av färjemännen.

Malmö 1895

Med båt Malmö - Köpenhamn

Ångfartyg

Efterhand kom nya ångare. I slutet av 1840-talet trafikerade fyra ångfartyg leden mellan Malmö och Köpenhamn. Trafiken var lönsam och flera rederier konkurrerade om passagerarna. Den första propellerångaren kom 1870. 1874 segrade bolaget Det Forenede Dampskips-Selskap i kampen om resenärerna och övertog alla linjefartyg i Öresund. Hjulångarna Gefion och Gylfe sattes i trafik och med dessa klassiska fartyg förs berättelsen in i 1900-talet. Gefion var ett svårmanövrerat skepp. Hon kolliderade vintern 1901 i Sundet och sjönk, men bärgades och återinsattes i trafik. Inga människor kom till skada.

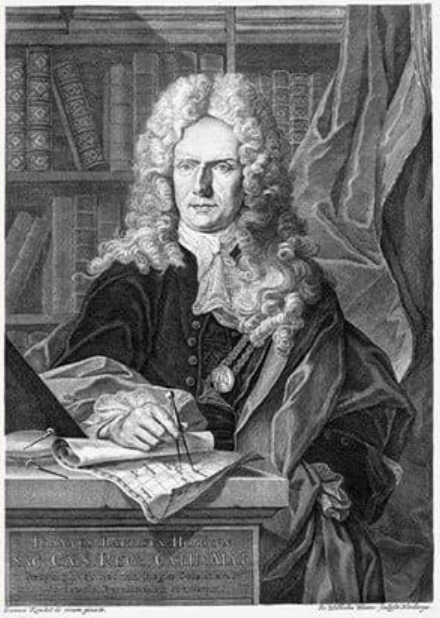
Ångbåten Lund gick på linjen
Malmö – Köpenhamn kring 1880 - 1905

Malmö - Öresund

Skeppet Öresund

COPENHAGEN

Johann Baptist Homann, född 20 mars 1664 i Oberkammlach, numera del av Kammlach, Bayern, död 1 juli 1724 i Nürnberg, var en tysk geograf och kartritare.Homann flydde ur ett kloster till Nürnberg, där han övergick till protestantismen. Han var från 1691 verksam som notarie och ägnade på sin fritid åt koppargravyr och kartritning. Hans verk fick ett positivt mottagande och han grundade därför ett kartförlag 1702. Därifrån utsände han efter hand omkring 200 kartor, huvudsakligen kopior av nederländska eller franska original, bland dem en stor atlas, i 126 blad, över hela världen (1716) och Tabula novissima totius Germaniæ (fyra blad), de bästa av hans 17 originalkartor, samt fickglober och åtskilliga mekaniska konstverk. Den tysk-romerske kejsaren Karl VI utnämnde honom till kejserlig geograf.



J
B

HOMANN

Ångbåten Lund gick på linjen Malmö – Köpenhamn kring 1880 - 1905

Hjulångaren Caledonia till Köpenhamn
Så skrev man året 1819. Den 23 maj anlände hjulångaren Caledonia till Köpenhamn. Härmed inleddes ångans epok. Ännu var man dock rädd för nymodigheterna. På grund av röken och eldfaran fick Caledonia inte gå i hamn i vare sig Köpenhamn eller Malmö. Hon måste lägga till på redden och passagerarna roddes iland.

Att resan i öppen båt över Sundet var "ganska obehaglig och mycket långsam" intygar Ludvig B. Falkman, rådman i Malmö på 1840-talet. Han berättar också att hans far, trots släkt och affärsvänner, endast besökte Köpenhamn vartannat eller vart tredje år. Somliga vintrar avbröts trafiken därför att Öresund frös till. Julen 1794 var osedvanligt kall och på julafton färdades Ludvig B. Falkmans far med släde över Sundet.

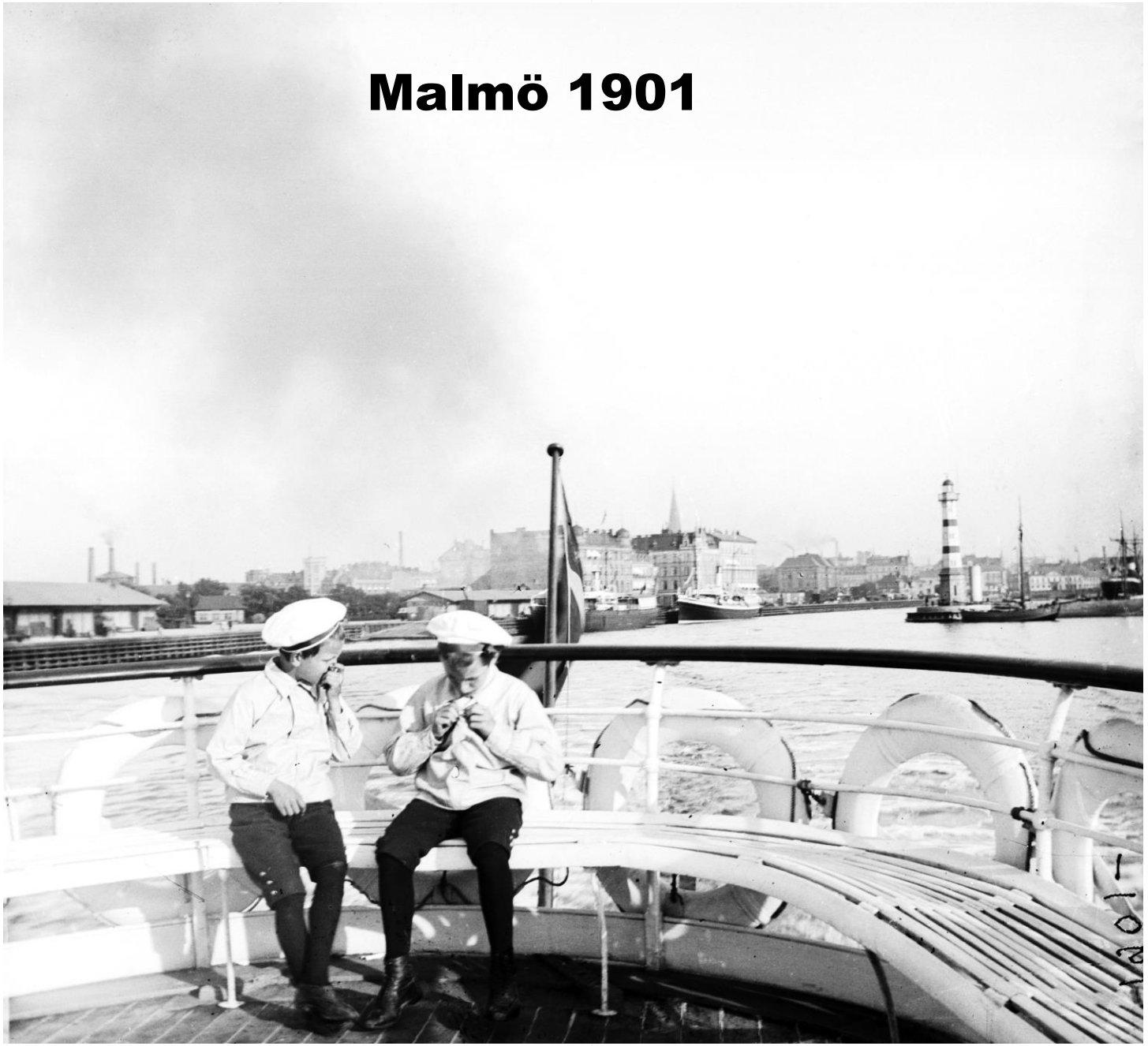
148.

Ångskonerten Malmö

I juli 1838 gjorde ångskonerten Malmö, nybyggd för att trafikera leden Malmö-Köpenhamn, sin jungfrufärd. Biljettpriset för en resa över Öresund var fyra riksdaler i första och två i andra klass. Överfarten tog två timmar. Ångskonerten var riggad som en skonare och hade två maskiner om vardera 35 hästkrafter.
Efterhand kom nya ångare. I slutet av 1840-talet trafikerade fyra ångfartyg leden mellan Malmö och Köpenhamn. Trafiken var lönsam och flera rederier konkurrerade om passagerarna. Den första propellerångaren kom 1870. 1874 segrade bolaget Det Forenede Dampskips-Selskap i kampen om resenärerna och övertog alla linjefartyg i Öresund. Hjulångarna Gefion och Gylfe sattes i trafik.

Köpenhamnsbåten Gefion på utgående år 1908

Malmö 1901



Propellerångare

År 1905 satte det då nystartade Öresundsbolaget in propellerångaren Öresund, byggd på Kockums varv i Malmö, på routen Malmö-Köpenhamn. Propellerångarna skulle snart bli fler. 1908 presenterade bolaget ångaren Sverige, Skandinaviens bäst utrustade passagerarfartyg med en topphastighet på 18 knop. Efter en regress under krigsåren 1914-1918 ökade trafiken över Öresund åter på tjugotalet. 1935 räknade Öresundsbolaget in inte mindre än sju ångfartyg och sex motorfartyg i sin flotta. Under andra världskriget låg den officiella trafiken mellan Malmö och Köpenhamn i stort sett nere. Men efter kriget ökade den snabbt. På 1950-talet hade Öresundsbåtarna mycket höga passagerarsiffror Ett kilo smör kostade i Köpenhamn tre kronor och i Malmö sju. Kön av prismedvetna svenska husmödrar växte sig lån genom hela decenniet. Nu fick Öresundsbolaget också konkurrens av Centrumlinjen. En färja sattes in mellan Malmö och Kastrup, snart skulle också en färja mellan Limhamn och Dragör locka framför allt husmödrar till Dragörs butiker, men också bilister på väg till kontinenten.

Skeppet Öresund

Flygbåtarna

Flygbåtarna till slut, fartvidunder med en maxhastighet på över 30 knop. De första flygbåtarna — eller hydrofoilbåtarna som de egentligen hette — sattes i tjänst år 1965. Nu halverades avståndet i tid mellan Malmö och Köpenhamn, till fromma för jäktade affärsresenärer men inte lika glädjande för mer avstressade sundstrafikanter.

Färjorna försvinner när Öresundsbron invigs

Med Öresundsbron försvann behovet av färjetrafik mellan Malmö och Köpenhamn. En kanske tusenårig tradition upphörde när flygbåten Pilen hösten 2000 gjorde sin sista reguljära resa över Öresund.